

собой через разные грузовые пункты. Для данной ситуации целесообразно говорить не о наборе, а о системе транспортных схем. Как рассчитывать потребность в автомобилях в данном случае, в научной литературе не сказано.

Разработка модели описания полученных систем транспортных схем доставки грузов позволит создать методику расчета потребности в ТС, отвечающую реальному протеканию транспортного процесса в этих системах, и на базе этого описания составлять более эффективные планы перевозок грузов.

1. Федеральная целевая программа "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)": Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. №848.

2. Проектирование автотранспортных систем доставки грузов / В.И.Николин, С.М.Мочалин, Е.Е.Витвицкий, И.В.Николин; Под ред. проф. В.И.Николина. – Омск: СибАДИ, 2001. – 184 с.

3. Николин В.И., Витвицкий Е.Е., Мочалин С.М. Грузовые автомобильные перевозки. – Омск: Вариант-Сибирь, 2004. – 480 с.

Получено 24.02.2006

УДК 339

Л.О.ШПАК

Черкаський державний технологічний університет

ЛОГІСТИЧНЕ МОДЕЛЮВАННЯ СИСТЕМИ ТОВАРОПРОСУВАННЯ НА РИНКУ ТОРГІВЛІ ЧЕРКАСЬКОГО РЕГІОНУ

Пропонується логістична схема організації регіонального ринку торгівлі в Черкаському регіоні.

Останнім часом у вітчизняній і зарубіжній господарській практиці все ширше використовуються нові методи і технології оптимізації доставки товарів, що ґрунтуються на концепціях логістики. З'явилися роботи з цього наукового напрямку, де розглядаються понятійний апарат процесу руху товарів і його основні складові в їхньому взаємозв'язку. Зокрема, в працях таких учених-економістів як В.В.Апопій, С.І.Дорогунцов, П.П.Боршевський, О.В.Неборачко, Л.Г.Чернюк, М.І.Фащевський досліджуються питання формування ефективного ринку торгівлі як на державному, так і на регіональному рівнях на основі різних економічних механізмів, в тому числі й з використанням логістичного механізму. Тому метою статті є вивчення можливостей і функціональні сфери застосування логістики при вирішенні конкретної проблеми забезпечення товарними ресурсами місткості регіональних споживчих ринку Черкаського регіону.

Логістика як наука ставить своєю метою комплексне вивчення управління матеріальними й інформаційними потоками в просторі і в

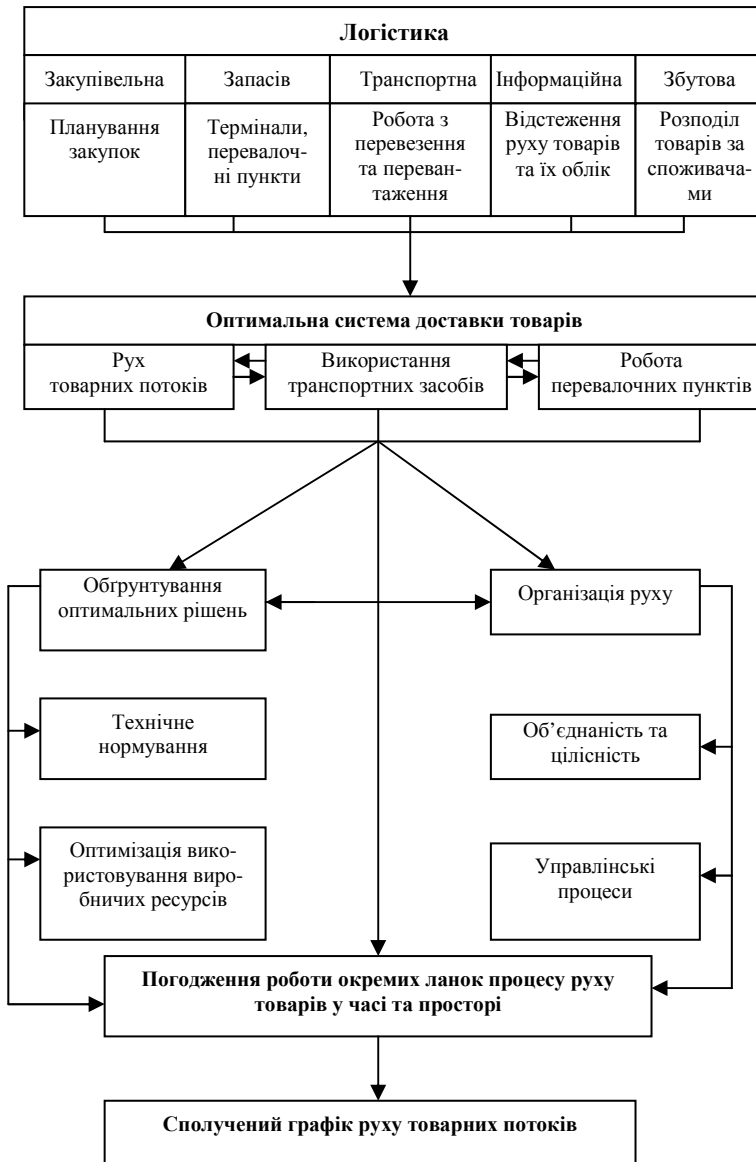
часі від їх первинного джерела до кінцевого споживача з мінімальними витратами. Основні принципи цієї науки можуть бути застосовані для розв'язання як стратегічних, так і тактичних задач чіткої взаємодії окремих галузей економіки (торгівлі й транспорту) з метою своєчасного забезпечення окремих регіонів необхідними товарами. Нині фахівці виділяють кілька видів логістики: закупівельну, виробничих процесів, збутову, запасів, складування, транспортну й інформаційну [2].

Не можна говорити, що логістика є новим науковим напрямом. Її елементи і раніше мали місце в господарській діяльності підприємств. Розроблено і діє могутній економіко-математичний апарат для розв'язання важливих різноманітних задач використання ресурсів: раціонального розподілу перевезень за видами транспорту, складання оптимальних планів використання технічних засобів на перевезеннях і перевантажувальних роботах, комплексного управління елементами матеріально-технічної бази в окремих галузях економіки, організації роботи складського господарства, обґрунтування товарних запасів і багатьох інших. За кожним з цих напрямків робилися обґрунтування варіантів використання ресурсів на базі оптимізації сукупних витрат у процесі руху товарних потоків [1].

Цей економіко-математичний апарат і в сучасних умовах зберігає своє значення і залишається одним з найважливіших противитратних механізмів у розв'язанні економічних задач. Однак згадані задачі, як правило, розв'язуються без належного зв'язку між собою, недостатньо враховуються регіональні фактори і ступінь їх взаємного впливу на кінцевий результат. Ґрунтуючись на вже відомих принципах і методах можна побудувати оптимальну структурну схему руху товарних потоків для Черкаського регіону (рисунок).

З рисунка випливає, що система організації товарних потоків містить у собі три основні блоки задач: обґрунтування оптимальних рішень, організацію руху системи й узгодження роботи окремих ланок процесу руху товарів народного споживання. Спільне розв'язання названих задач приводить до одержання сполученої системи руху товарних потоків по товаропровідних каналах.

У складі кожного блоку розв'язується комплекс економічних і організаційних задач. Зокрема, при обґрунтуванні оптимальних рішень важливе місце приділяється розв'язанню багатоваріантних задач з оптимізації використання ресурсів. Основу її становлять технічні норми і нормативи по доставці товарів, а також математичний апарат оптимального використання виробничих і фінансових ресурсів, виділюваних для здійснення програми перевезень товарів народного споживання від постачальників до одержувачів [3].



Основні складові системи руху товарних потоків

У розробленій схемі можна виділити такі ланки процесу ресурсного забезпечення торгівлі Черкаського регіону:

1. Визначення потреб регіональної торгівлі в ресурсах споживчих товарів на планований період.
2. Аналіз існуючого ринку споживчих товарів, виявлення потенційних постачальників, здатних задовольнити потреби регіону.
3. Закупівля всіх необхідних товарних ресурсів.
4. Організація доставки закупленої товарної маси від постачальника до вхідних і накопичувальних баз Черкаського регіону.
5. Організація збереження доставлених товарних ресурсів на вхідних і накопичувальних базах, їх обробка і подальше відправлення.
6. Розподіл і доставка товарних ресурсів на території регіону від вхідних і накопичувальних баз до підприємств роздрібно торгівлі.

Проходження товарної маси від постачальника до роздрібно торгівлі регіону здійснюється послідовно. Цей напрямок прийнято називати ланцюгом руху товарів народного споживання, у якому можуть бути виділені окремі ланки. Визначення режиму роботи кожної ланки ланцюга руху товарів, його технології являє собою самостійну задачу, яка є частиною загальної задачі завезення товарів народного споживання і має розв'язуватися у взаємозв'язку з усіма іншими, забезпечуючи системний підхід у прийнятті управлінських рішень [4].

Зокрема, на полігоні „постачальник - підприємство роздрібно торгівлі” можливі такі види робіт:

- визначення потенційних постачальників необхідного виду і кількості товарів народного споживання;
- операції по закупівлі товарів народного споживання;
- доставка товарної маси залізницею;
- перевезення товарів морськими шляхами, вивантаження в морських портах;
- концентрація товарної маси на вхідних і накопичувальних базах, розподіл по одержувачах і визначення календарних термінів доставки;
- перевантаження на автотранспорт;
- доставка товарів автотранспортом;
- видача товарів роздрібним підприємствам.

Залежно від варіанта завезення і маршрутів руху деякі види робіт у конкретному випадку можуть бути відсутніми (наприклад, вивантаження товарів в морських портах на річкові, товарів із залізничного транспорту на автомобільний) або можуть бути введені додаткові (наприклад, депонація товарів і пов'язані з нею операції).

Кожна ланка ланцюга руху товарів складається з окремих елемен-

тів, серед яких можна виділити такі основні: транспортні засоби (річковий і морський флот, залізничний рухомий склад, автомобілі); інфраструктурні об'єкти, що дозволяють функціонувати системі руху товарів (залізничні станції, річкові й морські порти, причали, автогосподарства); складське господарство (вхідні й накопичувальні бази, складські перевантажувальні й перевізні засоби, устаткування); засоби зв'язку і управління [5].

Будь-яка ланка ланцюга руху товарів характеризується визначеними параметрами. Так, у характеристиці складського господарства основними параметрами є ємність складів, пропускна здатність, можливість збереження товарів різної номенклатури (у тому числі й таких, що потребують особливих умов збереження), експлуатаційні витрати по збереженню товарів.

Пошук ефективних варіантів використання основних ланок ланцюга руху товарів народного споживання є комплексною багатоваріантною й оптимізаційною задачею, результати розв'язання якої залежать від численних зовнішніх і внутрішніх факторів. Багатоваріантність поставленої задачі визначається безліччю альтернативних розв'язків, обумовлених наявністю різних постачальників і маршрутів доставки товарів, універсальністю рухомого складу, здатного освоювати різні товаропотоки, різноманіттю варіантів погодженої роботи суміжних видів транспорту. Оптимізаційність задачі визначається неоднаковою ефективністю використання всіх елементів ланцюга руху товарів за всіма можливими маршрутами і технологіями перевезень, а також виробництвом перевантажувальних робіт. Комплексність задачі полягає в необхідності урахування в процесі розв'язування взаємозв'язків між усіма ланками й елементами ланцюга руху товарів, а також у їхній цілісності в процесі вироблення управлінських рішень [6].

Таким чином, вироблені протягом попередніх десятиліть принципи і методи раціональної побудови руху товарів можуть бути основою для розв'язання таких задач у сфері забезпечення товарними ресурсами торгівлі Черкаського регіону:

- 1) аналізу ринку постачальників і вибору найкращих з них для розглядуваного регіону;
- 2) оптимального розміщення баз товарного постачання на полігоні обслуговування;
- 3) вибору раціональних маршрутів товарних потоків;
- 4) обґрунтування оптимальних видів транспорту і транспортних засобів на всьому шляху проходження споживчих товарів від постачальників до роздрібних підприємств;
- 5) організації транспортного процесу;

б) взаємодії різних видів транспорту в просторі й у часі (розробки єдиного сполученого безперервного плану-графіка доставки товарних ресурсів від постачальників до роздрібних одержувачів).

1.Дорогунцов С.І., Чернюк Л.Г., Борщевський П.П., Данилишин Б.М., Фашевський М.І. Соціально-економічні системи продуктивних сил регіонів України / Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України. – К. : Нічлава, 2002. – 691с.

2.Ларіна Р.Р. Логістика в організації бізнес-процесів у регіоні // Проблеми науки. – 2004. – №10. – С.26-31

3.Неборачко О.В. Сучасні пропозиції у торгівлі та споживанні продовольчих товарів // Економіка АПК, 2000. – №5. – С.82-89.

4.Підвищення конкурентоспроможності підприємств торгівлі та харчування: 3б. наук. праць / Харківська держ. академія технології та організації харчування / О.І.Черевко (відп. ред.). – Харків, 2000. – 483 с.

5.Апопій В.В. Формування сучасної інфраструктури ринку продовольства України // Регіональна економіка. – 1999. – №3. – С.18-25.

6.Неборачко О.В. Стан, тенденції та проблеми розвитку торгівлі продовольчими товарами в умовах реформування економіки // Матеріали міжнар. наук.-практ. конф. "Економічна теорія: сучасна парадигма та її еволюція на порозі ХХІ століття". Ч.2. – К.: КДТЕУ, 2000. – С.129-130.

Отримано 22.02.2006

УДК 656.13 : 658

А.Н.ГОРЯИНОВ, канд. техн. наук, А.В.АЛПЕЕВА

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ МАТЕРИАЛЬНОГО ПОТОКА

Рассматриваются основные подходы к определению материального потока. Предложена единая концепция формирования материального потока и построена математическая модель его формирования в логистической системе.

Покупатель, как правило, судит о состоянии торговли по наличию широкого ассортимента товаров и культуре обслуживания. Таким образом, основным является наличие в продаже необходимых населению товаров в широком ассортименте и высокого качества. Применение достижений логистики на транспорте является залогом повышения эффективности работы транспорта и обслуживания покупателей (потребителей), которое достигается за счет более эффективного использования имеющихся ресурсов (материальных, трудовых) [1].

Анализ современной литературы показал, что одним из базовых принципов калькуляции логистических издержек стало требование обязательного отражения материальных потоков [2]. Авторы сходятся во мнении, что материальный поток – фундаментальное понятие в логистике. Однако на современном этапе так и не определены, а точнее не сгруппированы, основные показатели, характеризующие матери-